

MARISTAELI - Luni (Stazione marittima elicotteri di Luni è una delle tre basi aeree della Marina Militare, e, dal 1999, è intitolata all'ammiraglio Giovanni Fiorini, uno dei maggiori artefici della componente elicotteristica della Marina Militare e principale realizzatore di MARISTAELI Luni, come ricordato da una lapide posta all'interno della base.

La Stazione marittima elicotteri di Luni nasce il 1° settembre 1967 quando, presso un'installazione dell'Aeronautica Militare in disuso, il piccolo aeroporto di Sarzana-Luni a circa dieci chilometri dalla base di La Spezia, fu oggetto di importanti lavori per la costruzione d'un eliporto, dopo i primi studi di fattibilità iniziati nel 1962, grazie ai fondi stanziati dalla NATO e dal Governo italiano.

Presso la nuova struttura, consegnata alla Marina Militare il 1° novembre 1968 venne costituito il Comando della stazione elicotteri M.M. di Luni e il 1° novembre 1969 la Base divenne operativa con la costituzione del 5° Gruppo Elicotteri dotato degli Agusta Bell AB 47J. All'inizio del 1971 presso la nuova struttura venne anche trasferito da Catania il 1° Gruppo elicotteri. Sulla pista possono operare anche velivoli V/STOL e nella struttura trova posto anche una base base aeromobili della Guardia Costiera.

La base militare è dotata di una pista lunga 1000 metri con orientamento 18°/36° e di una piazzola elicotteri asservite da altre due piccole piste orientate 14°/32° e 05°/23°, con il complesso che in totale si estende su una superficie di circa 450.000m² di terreno contenuti all'interno di un perimetro dallo sviluppo di 3 km ed ha al suo interno tutti i servizi tecnici/operativi che ne permettono il corretto funzionamento.

La base dispone di "Simulatore di ammaraggio forzato" denominato "Helo Dunker", il cui compito primario è preparare gli equipaggi di volo alla fuoriuscita in emergenza da un aeromobile ammarato, e di un simulatore *Full Crew Mission Simulator* (FCMS) dell'elicottero EH-101 (Versione ASuW/ASW) per l'addestramento dell'intero equipaggio (piloti ed operatori) all'impiego del mezzo e allo svolgimento delle varie missioni.

La base è divisa in due aree: una operativa con i due Gruppi volo ed i relativi hangar, ed un'area logistica di supporto.^[1] e per le proprie attività la base dispone di molteplici strutture di vario tipo, tra cui cinque grossi hangar per il ricovero di tutti i velivoli, con alcuni hangar attrezzati per svolgere attività di manutenzione. All'interno della base si trova anche il Centro sperimentale aeromarittimo che dipende direttamente dal 6° Reparto aeromobili dello Stato maggiore della Marina.

Il Comando di MARISTAELI - Luni coordina l'attività dei due Gruppi della base e si occupa dell'efficienza delle infrastrutture aeroportuali e del magazzino che rifornisce sia i Gruppi di volo della base sia i velivoli delle unità imbarcate presso la base di La Spezia. Il Comando è retto da un capitano di vascello.

I due Gruppi di volo presenti nella base hanno come compiti istituzionali primari quelli di fornire elicotteri e personale alle unità della Squadra navale della Squadra e alle Sezelicot rischierate, la lotta antisommergibile, antinave e il supporto alle operazioni speciali, operando in supporto del COMSUBIN, il mantenimento dell'efficienza degli elicotteri, il test di apparecchiature ed armamenti. Tra i compiti secondari vi sono la lotta agli incendi, che è un'attività specifica del 5° Gruppo, l'attività di ricerca e soccorso, le attività cosiddette *di utility*, quali le attività di collegamento, di evacuazione medica, di trasporto di personale, il supporto alla Protezione Civile e l'intervento nelle calamità naturali.

5° Grupelicot

Il 5° Gruppo elicotteri ha il compito di preparare gli elicotteri da destinare alle unità di superficie della base di La Spezia.

Inoltre alcuni elicotteri vengono utilizzati in missioni antincendio e in missioni SAR.

Il 5° Gruppo elicotteri è stato il primo reparto operativo della base costituito il 1° novembre 1969, con funzioni di supporto tecnico e logistico a favore degli elicotteri imbarcati sulle unità navali della base di La Spezia. I primi elicotteri assegnati al Gruppo furono due AB-47J cui seguirono due AB-47G, sette AB-47J3 e sei SH-34J Seabat che vennero ceduti dal 1° Gruppo elicotteri all'epoca operante presso la base di MARISTAELI Catania di Fontanarossa.. Con l'arrivo dei Seabat, non più validi per l'impiego come mezzi antisommergibili, il Gruppo iniziò un periodo di collaborazione con

il COMSUBIN e con il Battaglione San Marco; con la rimozione degli apparati antisommergibile ormai obsoleti, i Seabat vennero trasformati in elicotteri da trasporto per gli incursori del COMSUBIN e per gli uomini del Battaglione San Marco per i quali venne modificata agli inizi del 1971 la poppa di Nave *Bafile* per imbarcare stabilmente almeno due di questi elicotteri, che operarono fino al 30 giugno 1979, data della radiazione definitiva degli ultimi tre velivoli in servizio. Dal 1971 il reparto venne dotato di elicotteri AB-204 AS e a partire dal 1976 si ebbe l'arrivo dei primi AB-212 che progressivamente sostituirono tutti gli elicotteri precedenti. Fin dalla sua costituzione il 5° Gruppo è stato impegnato in ruoli di primaria importanza quali la lotta antisommergibile ed antinave, la sorveglianza delle unità navali appartenenti a Paesi del Blocco Sovietico durante la Guerra fredda, per poi a partire dall'inizio degli anni novanta, le missioni in Golfo



Persico, Somalia, Jugoslavia, Albania, Libano, Afghanistan e ha soddisfatto le innumerevoli richieste di intervento a favore della Protezione Civile.

Nel 2000 è stato costituito presso il Gruppo un nucleo di piloti ed operatori addestrati per le operazioni di supporto alle Forze speciali e per tale impiego la Marina ha sviluppato una configurazione particolare degli aeromobili in dotazione, idonei all'utilizzo di visori ad intensificazione di luce NVG.

Il 15 giugno 2011 al 5° Gruppo elicotteri è stato consegnato il primo esemplare di NH-90 NFH (matricola ditta HITN-04, Matricola Militare 3-04)^[4] elicottero destinato a rinnovare profondamente le flotte europee ad ala rotante e che si appresta a divenire il velivolo tattico standard dei Paesi NATO del vecchio continente. Il nuovo elicottero dovrà inizialmente affiancare e successivamente sostituire il glorioso AB212 ASW, per anni pilastro portante dell'Aviazione Navale Italiana.

L'NH90 (NATO Helicopter per gli anni novanta) è un elicottero multiruolo biturbina medio pesante con rotore a quattro pale, sviluppato a partire dagli anni novanta dal consorzio internazionale NHIndustries, costituito da Leonardo (nuovo nome di Finmeccanica assunto dal 2017, in precedenza dall'AgustaWestland, confluita in Leonardo-Finmeccanica nel 2016)^[7], la franco-tedesca Eurocopter e l'olandese Stork Fokker Aerospace.

L'NH90 è il primo elicottero europeo completamente "fly-by-wire" e viene realizzato utilizzando estesamente i materiali compositi. Impiegato a partire dal 2007 dalle Forze armate tedesche (Bundeswehr) e dal 2008 dall'Esercito Italiano, è stato ordinato dalle forze armate di molti paesi nel mondo.

La denominazione utilizzata dal Ministero della difesa italiano è UH-90A per la versione terrestre (TTH), e SH-90A per la versione navale (NFH)^[8]. Tale sigla fa riferimento alla denominazione Sea Helicopter; gli aeromobili SH90 della Marina Militare sono dislocati presso la stazione elicotteri di Sarzana-Luni e la stazione aeromobili Taranto-Grottaglie, nella versione NFH.

1° Grupelicot

Il 1° Gruppo elicotteri della Marina Militare (1° GRUPELICOT) venne attivato il 1° agosto 1956 sull'eliporto di Augusta Terrevecchie, presso l'area della attuale base navale, inquadrando inizialmente tre AB-47G, portati successivamente a sette nel dicembre 1957. Con la sua costituzione è iniziata la storia moderna della Aviazione Navale Italiana. Nei due anni seguenti il Gruppo si consolidò, crescendo numericamente, logisticamente e, soprattutto, operativamente, venendo a delinearci la struttura organica tipica dei reparti di un gruppo operativo. Agli inizi del 1958 la Marina ordinò tre nuovi elicotteri Sikorsky HSS-1 Seabat, ridenominati in seguito SH-34G, dotati di sonar, siluri, stabilizzazione automatica e strumenti per il volo notturno e strumentale, inviando al tempo stesso nel corso dell'anno aliquote di personale del 1°



Gruppo negli Stati Uniti per l'addestramento sull'aeromobile e sul sonar.

I primi due HSS-1 giunsero in Italia il 10 marzo 1959 e, non trovando un idoneo eliporto della Marina, vennero dislocati a Catania Fontanarossa presso l'87° Gruppo antisommergibile vennero trasferiti a Catania Fontanarossa, e nell'agosto dello stesso anno il Gruppo venne definitivamente trasferito a Catania dove i nuovi elicotteri furono raggiunti dai sette AB-47G il 15 agosto 1959. Nello stesso periodo vennero assegnati al reparto anche i primi tre AB-47J, uno dei quali, il 24 ottobre 1961, effettuò il primo appontaggio su una nave italiana la fregata Luigi Rizzo.

Il giorno successivo arrivarono a Genova i primi due HSS-1N poi ridenominati SH-34J appartenenti ad una serie di sei elicotteri assegnati alla Marina Militare nell'ambito del Mutual Defense Assistance Program e nel gennaio 1962 vennero consegnati tre AB-47J3.

Nel febbraio 1963 al gruppo venne trasferito nelle nuove infrastrutture, abbandonando quelle prestate dell'87° Gruppo antisommergibile dell'Aeronautica Militare e l'eliporto venne ufficialmente rinominato "Stazione elicotteri della Marina Militare MARISTAELI Catania". Nel corso dell'anno vennero consegnati altri elicotteri, portando la forza del Reparto a sette AB-47G, sei AB-47J, tre AB-47J3, otto SH-34J e tre SH-34G, due dei quali furono imbarcati da giugno sull'incrociatore portaelicotteri *Andrea Doria*.

Il 31 ottobre 1964 una tromba d'aria colpì MARISTAELI Catania, distruggendo sette SH-34, un AB-47J e danneggiando altri otto elicotteri; particolarmente colpiti furono i Seabat, a causa di un corto circuito elettrico che innescò un incendio, le cui fiamme fusero letteralmente le leghe leggere di cui erano costituiti gli elicotteri, risparmiando solamente il motore.¹

Dei dieci elicotteri Seabat in quel momento in dotazione alla Marina Militare solo due si salvarono, gli esemplari 4-04 (MM149082) e 4-05 (MM149083) perché imbarcati sul *Doria*, impegnato insieme alla nave da trasporto *Etna* nella crociera in estremo oriente mentre il 4-10 (MM150821) rimase danneggiato in maniera talmente estesa da essere sottoposto ad un lavoro esteso di ricostruzione in Belgio, venendo poi ricodificato 4-03 dopo il ritorno in servizio, per non lasciare buchi di numerazione tra questo mezzo ed i rimpiazzi arrivati dagli Stati Uniti.^[6] Subito dopo la catastrofe furono immediatamente donati dagli Stati Uniti tre esemplari di SH-34G ritirati direttamente dal ponte di volo della portaerei *Saratoga* all'ancora nel Golfo di Napoli chiamati "Calmieri" dagli equipaggi per le loro condizioni di volo particolarmente usurate,^[7] privati delle apparecchiature antisom e utilizzati per compiti di ricerca e soccorso sulle portaerei americane,^[5] che presero la codifica da 4-06 a 4-08 e rimasero in servizio per poco tempo in quanto non considerati allo stesso standard

degli altri esemplari e perché provati da un'attività molto intensa con la Marina degli Stati Uniti e vennero affiancati ed in seguito sostituiti da altri sei elicotteri SH-34J nuovi di fabbrica codificati da 4-09 a 4-14, che gli Stati Uniti cedettero, per colmare le perdite, tra il 1964 ed il 1967.

Il 20 dicembre 1967 un distaccamento del Gruppo venne rischierato a Luni, dove dal settembre precedente erano iniziati i lavori di costruzione della nuova Stazione elicotteri di MARISTAELI Luni.

A partire dall'autunno 1969 con l'arrivo a Catania dei più moderni SH-3D Sea King il Gruppo cedette buona parte dei suoi elicotteri al 5° Gruppo elicotteri che era stato appena costituito presso la nuova Base elicotteri della Marina di Luni. Il 28 giugno 1970 il 1° Gruppo ricevette la Bandiera di combattimento, trasferendosi definitivamente a Luni il 25 gennaio 1971 con i suoi ultimi tre SH-34, ricevendo, a partire dal 13 maggio 1971, i primi SH-3D Sea King e diventando operativo sui nuovi elicotteri entro la fine dello stesso anno.

Gli ultimi SH-34 vennero dismessi nel 1979; nel 1985 gli SH-3D del 1° Gruppo formarono la prima componente di volo dell'incrociatore portaeromobili *Garibaldi* nuova nave ammiraglia della flotta della Marina Militare. A partire dal 2002 al 1° Gruppo elicotteri sono stati assegnati gli elicotteri AW-101 nelle diverse versioni quali l'antisommergibile/antinave (ASW/ASuW), l'*early warning* (HEW) e l'eliassalto (UTI/ASH), che hanno progressivamente rimpiazzato i Sea King.

L' AgustaWestland AW101 è un elicottero medio multiruolo a tre turbine da 15 tonnellate utilizzato in applicazioni militari e civili. È stato sviluppato grazie ad una joint venture tra la italiana Agusta e la britannica Westland Aircraft per soddisfare un requisito per un elicottero utility per impiego navale. In seguito le due aziende si fusero nella società AgustaWestland, il cui pacchetto azionario venne poi rilevato interamente da parte di Finmeccanica. Dal 1 gennaio 2016 le attività di AgustaWestland sono confluite nel settore elicotteri di Finmeccanica, dal 2017 Leonardo divisione elicotteri. Alcuni operatori, tra cui le forze armate di Regno Unito, Danimarca, Norvegia e Portogallo, utilizzano il nome Merlin per i loro AW101 in servizio. L'elicottero viene prodotto presso gli stabilimenti di Yeovil in Inghilterra e di Vergiate in Italia. Sono stati assemblati su licenza alcuni esemplari anche in Giappone e negli Stati Uniti.

Prima del 2007, l'elicottero è stato commercializzato con il nome EH101. Il nome originale doveva essere EHI 01, ma un errore di trascrizione su una nota scritta a mano portò al cambiamento in EH101 e la designazione rimase. Nel 2000, a seguito della fusione tra Agusta e Westland Helicopters, il modello venne designato come AW101. L'AW101 effettuò il primo volo nel 1987 ed entrò in servizio nel 1999. Dall'inizio dell'introduzione in attività, l'AW101 ha sostituito molti precedenti modelli di elicottero, quali il Sea King, nel ruolo di elicottero da trasporto medio, lotta antisommergibile ed elicottero imbarcato. La Royal Canadian Air Force (RCAF) impiega una variante dell'AW101, designata CH-149 Cormorant, per il ruolo di ricerca e soccorso in mare. Un'altra variante, designata VH-71 Kestrel, fu realizzata per venire impiegata come elicottero per il trasporto del presidente degli Stati Uniti; ma in seguito il programma è stato cancellato. Operatori civili utilizzano AW101 per il trasporto passeggeri e VIP. L'elicottero è stato impiegato in teatri di combattimento a supporto di forze di coalizione nella Guerra in Iraq e nella Guerra in Afghanistan.